ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Study of railway bridges

*341. SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government's attention has been drawn to the news-item captioned "Railway staff study bridges abroad" published in the Times of India dated the 4th November, 2002;

(b) if so, whether there was any proposal to send a Railways team abroad, to study inspection methods of bridges, as reported;

(c) if so, whether any team was sent or is being sent; and

(d) the justification for sending the team?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) to (d): A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) Yes, Sir.

(c) and (d) Upgradation of technology and modernisation of various systems is a continuous ongoing process of Indian Railways. As part of the process, presentations were arranged from various firms from abroad on modern bridge inspection and management systems. Many of the emerging areas of new technologies now being applied in areas like underwater inspection of bridges, non-destructive testing of bridges and bridge management systems were noted. A proposal to set up a task force to study the needs for upgrading and modernisation of bridge inspection and management systems especially underwater inspections and non-destructive testing of bridges was mooted in March, 2002. The task force was formally set up in September, 2002. Since techniques and equipment for such inspections are not available in the country, it was considered necessary to study their actual functioning abroad. As a part of the terms of reference of task force it was asked to visit countries abroad for on the spot study of the systems abroad. The team went abroad for the study tour on 3.11.2002 and returned on 28.11.2002.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, I am thankful to the hon. Minister that he has accepted and confirmed that the report which was published in the Times of India is correct; that there was a note or a proposal from the Railway Board regarding the visit of a Railway team abroad to study the inspection methods of bridges there.

Sir, in the reply, it has been mentioned that in the presentation arranged from various firms abroad, many of the emerging areas of new technologies now being applied in areas like underwater inspection of bridges, etc. were noted. New technologies! But, is it a fact that in the note or the proposal which was sent to the hon. Minister, it was stated — I understand — that there is no system of underwater inspection of bridges. This is what has been stated in the note. If I am not correct, he may kindly correct me. Also, is it not a fact that the note, in short, spells out that we do not have any modern bridge inspection and management system in Indian Railways at all, and that all this can lead to a catastrophe? If this is the note based on which a team was sent abroad, well, it is not for upgradation. Because, in the note it has been stated that there is no system of inspection of underwater bridges. Is it correct?

श्री नीतीश कुमार: माननीय सभापति जी, अगर आज के हिसाब से इस प्रश्न का उत्तर दिया जाये तो यह कहना पड़ेगा कि ऐसा कोई परफेक्ट सिस्टम नहीं है, लेकिन सिस्टम है। लोग अंडर-वाटर इंस्पेक्शन करते हैं और खासकर सदर्न रेलवेज ने डाइवर्स वे अपॉइंट किया है, लेकिन उस के द्वारा भी कोई ऑब्जेक्टिव असेसमेंट नहीं हो पाता है। इसलिए अगर सच पूछा जाये तो जैसा माननीय सदस्य ने कहा है इस प्रकार का कोई फूल-प्रूफ सिस्टम एक्जिस्ट नहीं करता।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, both of us belong to the same profession. We both are engineers. He should understand that I could not be satisfied with this answer. I have not talked about a foolproof system. If you are sending a team abroad, it is for the purpose of upgradation. But the Railway engineers who had put up a note before him for going abroad, have themselves said,"There is no system". As a matter of fact, if the hon. Minister asks me to go, I may also say the same thing. In the same note it has been mentioned that even the inspectors and the engineers who have to do the inspection, do that sitting in the office, without visiting the place. It is a primitive system which we are having. The Railway Board itself admits that it is a catastrophic situation. These things are first measured and then taken up here only. So the first thing should not be upgradation. If you send your engineers abroad, how would it help

you? उस के बीच में मार्च से सितम्बर तक एक्सीडेंट हो गया। What preventive measures have been taken within the Railways? How is it that someone is trying to justify the visit abroad when he himself is saying that his own inspectors and engineers do not visit the bridges and that they write the reports sitting in the office? How can we rectify it? How much help are you going to get by sending the people abroad when even here these people are doing inspections sitting in the office itself? उन को आप बुलाइए, अंडर-वाटर इंस्पेक्शन और ब्रिज इंस्पेक्शन के लिए उन का क्या इंटरनल अरेंजमेंट हुआ है?

श्री नीतीश कुमार: सभापति जी, उनकी चिंता मैं समझ सकता हूं और उसको शेयर भी करता हूं, लेकिन जो टास्क फोर्स बनाया गया है, उसके 3-4 परपज हैं। सब से पहली बात यह है कि हमारा प्रजैन्ट इंस्पेक्शन शेडयूल है। हमारे पास कुछ ब्रिज मैनेजमेंट के सिस्टम भी एक्जिस्ट करते हैं, अंडर-वाटर एक्जॉमिनेशन भी हम करते हैं। ये सारी चीजें हम करते हैं, लेकिन दरअसल दुनिया के दूसरे रेलवे सिस्टम में और बेहतर ढंग से जो चीजें हो रही हैं, खासकर ऑब्जेक्टिव असेसमेंट के लिए कुछ नॉन-डिस्ट्रक्टिव इक्युपमेंट्स का भी इस्तेमाल दुनिया के दूसरे रेलवे सिस्टम में ब्रिजेज के लिए होना शुरू हुआ है। सभापति जी, रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी, जस्टिस खन्ना कमेटी ने कहा था कि ऐसी चीजों को लगाकर आप को सुपर चैक करना चाहिए। इन सब चीजों को ध्यान में रखकर एक टास्क-फोर्स बनाया गया और उनको विदेश भेजा गया। ऐसा नहीं कि विदेश भेजने के लिए कोई जस्टीफिकेशन तैयार किया गया, इसका जस्टिफिकेशन था। दरअसल अगर सच पूछा जाये तो इस टीम को और पहले भेजा जाना चाहिए था। मेरी समझ से इस तरह के कदम उठाने में विलंब हुआ है और मैंने इस बात का सीरियस व्यू लिया है। इसे सीरियसली नोट किया है और यह होना चाहिए था, लेकिन अब किया गया है। वह टीम डेनमार्क, इटली, यूनाइटेड स्टेट्स और कनाडा, इन चार मुल्कों को विजिट कर के आई है और इसी महीने में वह रिपोर्ट देने वाले हैं। इस के बाद हम अपने यहां ब्रिज मैनेजमेंट सिस्टम, इंस्पेक्शन शेडयूल, अंडर-वाटर इंस्पेक्शन को इम्प्रूव करेंगे।

श्री जीवन राय: सेफ्टी ऑडिट के बारे में बताइए?

श्री नीतीश कुमार: सर, वह एक दूसरी बात है और अगर आप उस का सवाल पूछेंगे तब हम बता देंगे। तो टास्क फोर्स बनाकर उनको विदेश भेजना फूटफुल रहा है। अब यह टीम लौटकर आई है और उनकी रिपोर्ट आने वाली है।

श्री सभापति: मेरा एक सुझाव है। आप दोनों इंजीनियर्स हैं इसलिए आप माननीय सदस्य के साथ बैठकर इस समस्या का समाधान करने पर विचार करें।

श्री नीतीश कुमार: मैं इस सुझाव का स्वागत करता हूं। वह आ जाएं, हम बैठकर बात करेंगे क्योंकि इंजीनियरिंग ही नहीं रेलवे के मामलों मे भी उन की गहरी सोच है। ...(व्यवधान)...

श्री सुरेश पचौरी: आदरणीय सभापति महोदय, मैं भी मैकेनिकल इंजीनियर हूं।

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा॰ मुरली मनोहर जोशी): श्रीमन्, फिर इन्हें भी उसमें शामिल कर लें। ...(व्यवधान)...

श्री सुरेश पचौरी: सभापति महोदय, मैं आपके जरिए आदरणीय रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि पिछले कई दिनों से रेलवे ब्रिजेज के बारे में जो विसंगतियां हो रही हैं, जो कमियां हैं, उनके बारे में सरकार का ध्यान आकर्षित किया जाता रहा है और साथ ही सिग्नलिंग और दूसरे जो इम्पोर्टेण्ट आपरेशनल सिस्टम हैं, उस आस्पेक्ट पर भी काफी कमियां बताई जाती रही हैं। अब जब माननीय मंत्री जी ने यह जो निर्णय लिया तो मैं सोचता हूं कि यह निर्णय ठीक था, लेकिन ज्यादा ठीक होता कि जो हमारे रेलवे ब्रिजेज से संबंधित अंडर-वाटर इंस्पैक्शन सिस्टम के बारे में जानकारी लेने के लिए इंजीनियर्स को विदेश भेजा जा रहा था तो उनके एजेण्डे में यह भी साथ में हो जाता। इससे शायद हमारे एक पंथ दो काज हो जाते।

सर, मैं आपके जरिए यह जानना चाहता हूं कि चूंकि रेलवे मंत्री जी ने स्वयं यह स्वीकार किया है कि भारत में टेक्नीक और इक्यूपमेंट के मामले में ब्रिजेज इंस्पेक्शन के लिए पर्याप्त और समुचित व्यवस्था नहीं है तो यह व्यवस्था भारत में कब तक हो जाएगी? और, विदेश में जो इंजीनियर या एक्सपर्ट इस बात की जानकारी के लिए भेजे गए थे, उन पर कुल कितना पैसा खर्च हुआ?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, जो टीम बाहर भेजी गई थी, उसका मैंडेट सिर्फ यह नहीं था कि अंडर वाटर इंस्पेक्शन किस प्रकार हो रहा है उसको देखें और पता लगाएं बल्कि उनको यह भी कहा गया था कि ब्रिजों के मैनेजमेंट सिस्टम जो बाहर के मुल्कों में है उसको भी देखें और जानकारी प्राप्त करें। इसके अलावा वहां जो ब्रिजों के रख-रखाव के तौर-तरीके हैं, हम जो विजुअल करते हैं, फिजिकल कंडीशन में एक असेसमेंट करते हैं, जैसाकि हमारा एक शेडयूल है और वह काम कर रहा है, जिसके इम्प्रूवमेंट के लिए कदम उठा रहे हैं, इन सारी चीजों को देखना उनका मैंडेट था और वह काम करके आए हैं। कई कंपनियां आई थीं कंसलटेन्सी की, जो इस प्रकार के कामों में लगी हुई कंपनियां थीं और उन्होंने यहां के ब्रिजों को देखकर, यहां के सिस्टम को देखकर अपना रिप्रजेंटेशन भी दिया था। इसके बाद यह टीम एब्रोड गई और काडालुंडी एक्सीडेंट के बाद जो चीफ कमिश्नर रेलवे सेफ्टी की रिपोर्ट थी, उसमें भी इसका उल्लेख किया था और इसके बाद यह सब इंतजाम किया गया। इसके साथ ही बेहतर ब्रिजेज इंस्पेक्शन मैनेजमेंट, इन सब चीजों में जो हमारी कमी रही थीं अंडर वाटर इंस्पेक्शन के लिए, उसको भी पूरा करने के लिए यह कदम उठाए गए थे।

DR. RAJA RAMANNA: Mr. Chairman, Sir, I am somewhat surprised that inspite of technolgical advancement in various aspects of safety, we still have to study railway bridges, by seeing things like what is happening under the bridge, or what has been done in other countries. After all, railway bridges have been built in this country for a very long time. I would suggest to the hon. Minister that with our development in space and things like that, which see things from very far off points you can find out faults on the ground. We should send more teams to study modern technology methods of maintaining safety of not only of bridges, but also in moving trains. Because, from what I have read in newspapers, I think this country does not have a very high reputation, as far as safety in trains is concerned. That may be an exaggeration, but the fact remains that the British were doubtful about the sufficient safety in our trains. I just want to end by saying that the problem is not just one of simply looking at the bridges in various parts of the world, but to understand the very structure and the nature of bridge building in these modern times.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, चाहे रेलवे ट्रेक का स्ट्रक्चर हो या ऐसा जो कुछ हो, सबसे पहले मैं यह कहना चाहूंगा कि सेफ्टी रिकार्ड के मामले में इंडियन रेलवे का परफोरमेन्स बाहर के रेलवेज से बुरा नहीं है। क्या छपता है, उसके बारे में तो मैं कुछ नहीं कर सकता, लेकिन जहां तक सेफ्टी का सवाल है, मैंने कल भी माननीय सदन में चर्चा की थी, इंडियन रेलवे में एक्सीडेंट घटे हैं, जो रेलवे के लगातार एफर्ट का नतीजा है। जहां वर्ष 1960-61 में 2131 एक्सीडेंट हुए थे, जिसको मेजर करने का एक यूनिट है प्रति मिलियन ट्रेन किलोमीटर, उसके हिसाब से जहां वर्ष 1960-61 में 5.5 एक्सीडेंट पर मिलियन ट्रेन किलोमीटर हुए थे, यह अब घटते-घटते 0.65 एक्सीडेंट प्रति मिलियन ट्रेन किलोमीटर पर पहुंचे हैं। और यह वर्ल्ड स्टेंडर्ड के हिसाब से एक अच्छा रिकार्ड है। इसलिए मन से यह निकाल देना चाहिए कि हमारा रेलवे सिस्टम अन-सेफ है और बाहर के रेलवे सिस्टम बहुत सेफ हैं, लेकिन हम लगातार उसको अपग्रेड करते हैं, इम्प्रूव करते हैं। ट्रेक स्ट्रक्चर के मामले में भी हमारा स्ट्रक्चर ठीक है। ब्रिज के बारे में यह सवाल था, इसलिए मैंने ब्रिजिस के बारे में कहा कि हमारे इंस्पेक्शन शैडयूल बने हुए हैं, हमारे पास इक्विपमेंट्स हैं और आरडीएसओ ने काम करना शुरू किया है, नान-डिस्ट्रक्टिव इक्विपमेंट्स हैं। यह दुनियाभर में अभी बहुत स्टेंडर्डाइज नहीं हुआ है, इसलिए शैडयूल बनाना पड़ता है। आरडीएसओ नान-डिस्ट्रक्टिव इक्विपमेंट्स पर काम कर रही है और इस काम के बाद उम्मीद है कि मार्च, 2003 तक वह गाइडलाइंस बनाकर रेलवे को इशु करेगी, क्योंकि कोई भी टैस्ट हम कंडक्ट करेंगे तो उसका क्या रिजल्ट है, उसका क्या इफेक्ट है, इन सब चीजों के लिए गाइडलाइंस बनाने पड़ते हैं और वह सब बन रहा है। इसके अलावा और इम्प्रूवमेंट के लिए तथा फर्स्ट हैंड एक्सपीरिएंस के लिए भी वहां जाकर लोगों ने देखा है और

दुनियाभर में एक रिप्यूटिड कंपनी थी, जिसने ऑफर किया था, उससे लोगों ने बातचीत की है, उसका प्रेजेंटेशन देखा है। इसलिए मैं आश्वस्त करना चाहता हूं कि सेफ्टी ट्रेक रिकार्ड इंडियन रेलवे का ठीक है, दुनिया भर से तुलना करने पर भी, और उसमें हम लगातार इम्प्रूवमेंट कर रहे हैं और सबसे बड़ी बात है कि यहां का जागृत जनमत, जागृत पार्लियामेंट, जागृत मीडिया, ये सब हमेशा अपनी नज़र रखता है, उसके कारण भी रेलवे अपना काम और तेजी से करती है।

MR. CHAIRMAN: Q. No. 342.

Funds to drought/flood affected States

*342. DR. ALLADI P. RAJKUMAR:
DR. T. SUBBARAMI REDDY:†

Will the Minister of AGRICULTURE be pleased to state:

(a) whether the Centre had decided to release more funds from the Contingency Fund, to help the drought and flood affected States to fund relief efforts, when the funds from the Calamity Relief Fund are not enough to meet their demand;

(b) if so, to what extent the Centre has released funds to the affected States; and

(c) to what exstent the affected States have utilised these funds?

THE MINISTER OF AGRICULTURE (SHRI AJIT SINGH): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) to (c) Under the scheme of financing relief expenditure in the event of natural calamities of severe nature, assistance is released from the National Calamity Contingency Fund (NCCF), after taking into account the balances available in the Calamity Relief Fund (CRF) of the State.

Assistance approved by the High Level Committee (HLC) has been released, after adjusting the balance in the CRF of the States (as assessed by the Ministry of Home Affairs), as per the following details:—

†The question was actually asked on the floor of the House by Dr. T. Subbrami Reddy.